

Festival aéreo internacional de *Torre del Mar*

JESÚS CANALES LÓPEZ
Coronel del Ejército del Aire

DURANTE LA SEMANA DEL 24 AL 30 DE JULIO Y POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO, SE CELEBRÓ EL FESTIVAL AÉREO INTERNACIONAL DE TORRE DEL MAR. AL EVENTO, ASISTIERON UNOS 300.000 ESPECTADORES, TODO UN ÉXITO QUE CONFIRMA CADA AÑO LA MAYOR AFLUENCIA DE PERSONAS INTERESADAS EN LA AVIACIÓN MILITAR Y DEPORTIVA.

Torre del Mar, lugar elegido para el desarrollo del festival, es el segundo núcleo de población del municipio de Vélez Málaga, situado en la comarca de la Axarquía, a unos treinta y tres kilómetros al este de Málaga. Un gran escaparate natural, caracterizado por la extensión de sus playas, su

variada gastronomía y la cordialidad de sus habitantes. Si el turismo es uno de sus principales activos en «condiciones normales», el festival realza aún más la importancia de su ubicación con una actividad aeronáutica convertida en referente internacional, reclamo de un modelo adicional y diferente de turista.

EL ORIGEN DE LOS FESTIVALES AÉREOS

Los festivales aéreos españoles tienen su origen en la iniciativa del Ejército del Aire (EA), debido en gran parte al impulso proporcionado por el entonces jefe del Estado Mayor del

*Plataforma de la base aérea de Málaga con los F-5 turcos en línea. Al fondo, el aeropuerto internacional Málaga-Costa del Sol.
Foto: base aérea de Málaga*

Aire, general del aire Francisco José García de la Vega y el teniente general jefe del Mando Aéreo general Carlos Gómez Arruche, que tiene su continuación a día de hoy colaboración activa de marcado carácter técnico en este tipo de eventos, como muestra de su compromiso y clara vocación de servicio.

Concretamente, el festival aéreo internacional de Torre del Mar toma el relevo de los festivales aéreos internacionales de la ciudad de Málaga celebrados en 2009 y 2010, organizado por el EA, siendo ahora la Asociación Cultural Aeronáutica Española (ACAE) la entidad responsable de organizar el evento sin ánimo de lucro, con la participación del Ayuntamiento de Vélez-Málaga (particularmente la tenencia de alcaldía de Torre del Mar), Real Aeroclub de Málaga y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (ENAIRE).

LA ORGANIZACIÓN

Como así sucede en Gijón, Menorca y Salamanca, la ACAE, en coordinación con el EA, soporta el peso organizativo y de dirección del festival gestionando con ENAIRE, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y otros representantes de diversas instituciones y entidades (Ayuntamiento, Protección Civil, fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado...) todos aquellos aspectos necesarios para su ejecución. Este año, la fecha fijada para la realización del festival fue el 30 de julio, como día principal, reservando el 28 y 29 para los correspondientes ensayos.

Las primeras reuniones y toma de contacto entre representantes de las diferentes entidades y organismos colaboradores se celebraron en mayo, sirviendo de base para avanzar en las numerosas acciones a abordar para el desarrollo de un festival de estas ca-

racterísticas. La experiencia y el espíritu positivo observados durante este proceso sugieren la necesidad de llevar a cabo el correspondiente debriefing entre organizadores, colaboradores y participantes, todavía pendiente, para realizar una crítica constructiva que permita mejorar las áreas en las que se han detectado debilidades y potenciar las mejorables.

Las instrucciones de coordinación fueron impartidas en un briefing para participantes, cubriendo tanto los aspectos aeronáuticos de carácter general como otros más específicos relacionados con aeronaves de velocidad inferior a 100 km, líneas de demarcación marítimas, dimensiones de la «caja de acrobacia», rutas de entrada y salida, alturas máximas y mínimas de vuelo, distancia mínima a los espectadores, procedimientos de salida y recuperación al aeródromo de La Axarquía (LEAX), velocidades máximas, publicación de NOTAM, previsiones



Pasada de la Coteau Delta con dos de sus Mirage 2000D



meteorológicas, consideraciones medioambientales, presentaciones de planes de vuelo, frecuencias de radio para coordinación con tráfico aéreo civil y controladores del evento, procedimientos de emergencia, fallo radio y un largo etcétera.

La participación del EA se ajustó en todo momento a lo establecido en el Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, sobre seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles, cuyo artículo 5.4 hace referencia a la participación de personal o aeronaves militares, nacionales o extranjeros, estableciendo que el director de la demostración aérea estará asistido por un enlace designado por el Ministerio de Defensa, si así se acuerda por dicho ministerio, que asume la responsabilidad de verificar que la participación militar es compatible con la declaración de conformidad aeronáutica y con las condiciones es-

tablecidas por el director de la demostración aérea, así como con el programa de vuelos previsto.

RETOS Y DIFICULTADES

El hecho de celebrar el festival durante el último fin de semana de julio trajo como consecuencia dos aspectos dignos de mención: la gran afluencia de turistas en Málaga combinada, y esta es una circunstancia especialmente relevante, con la máxima intensidad de tráfico aéreo en la zona, ambos datos asociados al período estival.

La Base Aérea de Málaga (BAM) comparte pistas y servicios con el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, tercer aeropuerto peninsular en volumen de pasajeros (solo por detrás de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y Barcelona-El Prat) con más de 16 millones de pasajeros y franjas horarias que superan los 40 movimientos a la hora. Eso convierte a la base en actor principal del festival para los aspectos organizativos, logísticos y operativos.

La exhibición del CL-215 incluyó amerizaje en la playa y descarga de agua, ambos detalles muy aplaudidos por el público, familiarizado con los "botijos" del 43 grupo



El F-16 belga y su vistosa librea





LOS ASPECTOS LOGÍSTICO Y OPERATIVO

En el festival participaron medios aéreos civiles y militares, estos últimos desplegaron en la BAM y los civiles lo hicieron en el aeródromo de La Axarquía Leoni-Benabu, instalaciones del Real Aeroclub de Málaga situadas a 40 km de la capital, usadas para vuelos VFR y deportivos. Esta disparidad de emplazamientos planteaba un conjunto de retos en cuanto a la organización, coordinación, administración, logística y operativos, que se ve incrementado cuando los participantes provienen de un entorno multinacional por las dificultades que entraña manejarse con el lenguaje a pesar de ser el común aeronáutico.

Conviene poner de relieve que por parte del EA, la BAM desempeñó un papel crucial no solo en el desarrollo del evento, sino además en el despliegue y la posterior recuperación de los medios aéreos ubicados en su plataforma. Durante la semana previa se recibieron aeronaves, tripulaciones y medios procedentes de España, Francia, Bélgica y Turquía,

cada cual con sus particularidades y sus vicisitudes. Para lograr que esos medios salieran al aire fue necesario un intenso esfuerzo logístico del personal de la base y la coordinación con los controladores del aeropuerto, cuyo trabajo resultó vital desde la llegada de los primeros aviones turcos, haciendo gala del lema y espíritu de la BAM: «Seguimos cooperando».

La recepción de las aeronaves, su ubicación eficiente y segura en la plataforma, la asistencia técnica, el aprovechamiento máximo del espacio y del único hangar existente, la disposición de los equipos, repuestos y servicios, así como el peso de la barrera idiomática con alguna delegación y la gestión de determinados aspectos administrativos, representó para la unidad un reto que no quedó circunscrito únicamente a dichas tareas. La Secretaría General atendió secuencialmente a numerosas peticiones particulares de lo más variopintas.

En total desplegaron 31 aeronaves en la plataforma-

La Patrulla Aspa cerró el festival con sus seis colibrís



La novedad de este año corrió a cargo de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire, perteneciente al Grupo de Seguridad de la Agrupación del CGEA. Esperamos ver sus vistosos movimientos de instrucción de orden cerrado en muchos sitios más. Foto EDHEA.





El escaso volumen de la caja de exhibición no impidió que nuestro capitán del Ala 12 llegara al límite de sus posibilidades

ma de la BAM. Por parte española, un C.15 del Ala 12, seis HE.25 del Ala 78 (Patrulla Aspa), un HA.28 y un HA.27 de las FAMET, dos T.21 del Ala 35 y un UD.13 del 43 Grupo, de los dos destacados en época estival en lucha contra incendios. En cuanto a medios internacionales, participaron ocho F-5 de los «Turkish Stars», un C.130 y un A400M turcos, tres Mirage 2000D y un C.160 franceses, dos F-16 y un E.145 belgas.

Especial mención merece la delegación turca por numerosa, con sus 75 efectivos entre tripulantes, mecánicos, controladores y otros de ocupación variada que amenizaron la vida en la zona de vuelos con sus largas horas de ajustes, numerosos traslados de personal e interminables pruebas de motor, que constituyeron un reto a las capacidades del personal de seguridad y preparación de vuelos, combustibles, automóviles, servicio de pistas...

LA CONTRIBUCIÓN CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Este año, la organización había manifestado su intención de complementar las exhibiciones aéreas con dos conferencias de interés militar aeronáutico, una exposición de

aviones históricos del EA (la cual no pudo llevarse a cabo finalmente por causas ajenas al propio EA) y varias exhibiciones de la Patrulla de Honores de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA), perteneciente al Grupo de Seguridad de la Agrupación del Cuartel General del EA. Los precisos y elaborados movimientos de instrucción de orden cerrado de la patrulla despertaron enorme curiosidad por lo

novedoso de la actividad, dado que poco tiene que ver con las que tradicionalmente realizan otros ejércitos y que son conocidas por la población local.

El Servicio Histórico y Cultural del EA (SHYCEA) fue quien coordinó el desarrollo de las dos conferencias impartidas con objeto de dar a conocer otras actividades que realiza el EA más allá del vuelo. La primera, que versó sobre la parti-

La base aérea de Málaga no cuenta con fuerzas aéreas propias del Ejército del Aire, pero actúa como base de despliegue durante todo el año, prestando apoyo a helicópteros y aviones durante misiones reales y ejercicios, nacionales e internacionales, civiles y militares. Foto: base aérea de Málaga



cipación del EA en Afganistán, tuvo lugar el 28 de junio por la tarde en la sala de juntas de la Tenencia de Alcaldía de Torre del Mar. Durante la exposición, el coronel jefe de la BAM hizo un recorrido detallado desde la primera contribución en Bagram (2002), hasta el último contingente replegado de la Base de Apoyo Avanzado de Herat (2015), poniendo en valor el trabajo realizado por las diferentes unidades y explicando las áreas en las que se ha participado y el efecto transformador que, en cierto modo, han tenido en el EA tanto en el personal como en la propia institución.

Tras la primera conferencia tuvo lugar el *briefing* general para tripulantes y una cena-cóctel en un conocido hotel de Torre del Mar para que, en ambiente distendido, la organización hiciera entrega de recuerdos y agradeciera a los participantes su contribución.

La segunda conferencia, titulada «El Ejército del Aire del siglo XXI, sirviendo a nuestra sociedad» fue impartida por el general jefe director del Instituto de Historia y Cultura aeronáuticos el 29 de julio, en el mismo lugar que la primera, incidiendo en la contribución que el EA lleva a cabo en múltiples facetas de la vida militar y civil, así como en la disposición de los medios de defensa aérea y el sistema de mando y control. Ambas intervenciones fueron agradecidas por una audiencia que de antemano estaba entregada



En la foto, los F-16 de la Fuerza Aérea belga seguidos por los F-5 turcos, los Mirage 2000D franceses y un Airbus A400M de apoyo a los Turkish Stars. Faltan los dos F-18 del Ala 12. Foto: base aérea de Málaga

a la «causa aeronáutica» y en cuya opinión los coloquios quedaron cortos. Como conclusión, podría decirse que estas jornadas culturales contribuyeron también a impulsar modestamente aspectos de la cultura de defensa en general y aeronáutica en particular.

LOS ENTRENAMIENTOS Y EL SUNSET

De las fechas elegidas para el festival, la mañana del viernes 28 y la tarde del sábado 29 de julio estuvieron dedicados a los ensayos aéreos, llevando a cabo prácticas parciales o completas de la tabla de ejercicios sobre el lugar destinado a tal fin. Eso provocó que muchos aficiona-

dos acudieran a presenciarlos a la playa de Torre del Mar, al tiempo que sirvió de reclamo para lo que llegaría el domingo 30.

Los ensayos de la tarde del 28 sirvieron como avance de la jornada siguiente, resultando realmente originales por su ejecución al borde del ocaso (*Sunset Festival*) acompañados de luces, artefactos pirotécnicos y bengalas. Dicha novedad despertó la admiración de los asistentes, que en silencio expresaron su sorpresa mientras se ponía el sol (lo cual viniendo de una población tan expresiva no dejaba de resultar novedoso).

En el *Sunset* participaron: el Yakolev-52 del activo colaborador del EA, Salvador Ballesta, un heli-



El personal de la Coteau Delta dirigiéndose a sus Mirage 2000D. Foto: base aérea de Málaga



cóptero tigre del Ejército de Tierra español, cuatro aviones (dos Acroez y dos Longez) de la vistosa patrulla francesa REVA¹ (*Rêve Evasión en Voltige Aérienne*), un C.15 Hornet del Ala 12, ocho F-5 de la Patrulla

Turkish Stars, un F-16 de la Fuerza Aérea belga y dos motoveleros Grob 109b de la Patrulla Aerosparx² del Reino Unido (modelo muy familiar para los cadetes de esa fuerza aérea desde 1980).

EL FESTIVAL AÉREO

La mañana del domingo 30 se levantó soleada, calurosa y ausente de brisa. El numeroso público se distribuía a lo largo del paseo marítimo y cientos de embarcaciones se posicionaron en lugar privilegiado dentro de la zona balizada al efecto. Acceder a la playa, a pie o en vehículo, con el aval del año pasado, se convirtió en tarea complicada para aficionados, turistas y curiosos, ávidos de presenciar nuevas aeronaves y sus acrobacias. A pesar de ello, el personal de seguridad se empleó a fondo para agilizar el trasiego.

Esta vez se trataba de ver en acción: la Bucker Bü 131 Jungman, la patrulla Málaga, del aeroclub del mismo nombre, la Patrulla Plus Ultra³, el Yakolev 52 con un ejercicio espectacular mejorando el del año pasado, la Patrulla Aerosparx, el Canadair UD.13 con amerizaje incluido, la Patrulla REVA, el F-16 belga, los dos Mirages 2000D de



Las Bucker volvieron a volar dando fe de que siguen dando de sí



El F-16 belga sumó bengalas y humo a su tabla de ejercicios

la Coteau Delta, el C.15 del EA, el Tigre y el BO-105 del E.T. quienes llevaron a cabo también una exhibición conjunta, la Patrulla Turkish Stars, y para finalizar la impresionante actuación de la Patrulla Aspa, con sus seis EC120 Colibrí.

El último avión de la exhibición regresó a la BAM sobre las 15:00 h, pero el trabajo en la plataforma no recuperó la «normalidad» hasta pasados varios días. Aunque la base no cuenta con unidades de fuerzas aéreas «en plantilla», su rol de apoyo operativo sirve como plataforma de despliegue a medios aéreos nacionales y extranjeros, civiles y militares, en operaciones reales, ejercicios, campañas o escalas técnicas. Su proximidad al norte de África, estrecho de Gibraltar, Mediterráneo y mar de Alborán resulta idóneo para el posicionamiento de operaciones como la del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, agencia europea Frontex, Agencia Tributaria, Servicio de Vigilancia Adua-

nera, Guardia Civil, Policía Nacional, Dirección General de Tráfico, apoyo avanzado de la Armada y Ejército de Tierra, así como vuelos de instrucción o navegación y despliegues con motivo de ejercicios tipo Eagle Eye, Dacex o Sirio del EA, Fimex de Infantería de Marina, Sofex de operaciones especiales o incluso saltos de instrucción de la Brigada Paracaidista.

EPÍLOGO

El festival internacional de Torre del Mar ha supuesto un esfuerzo sostenido que durante dos semanas ha servido para evaluar la capacidad de la BAM a la hora de proporcionar asistencia técnica y servicios en un ambiente multinacional. Su recurso humano ha sacado el máximo rendimiento de las instalaciones, del material e incluso de ellos mismos, con una marcada vocación de servicio.

Se estima que el festival aportó en esos tres días de intensa actividad unos beneficios de cinco millones de euros a la ciudad de Vélez-Málaga, llegando a congregar unas 300.000 personas. Es interés de la organización mejorar la coordinación y colaboración de cara a próximas ediciones ya que pocos eventos tienen una capacidad de convocatoria similar en España.

Además del apoyo fundamental de las autoridades locales y la participación de los medios aéreos, conviene destacar el alto grado de implicación del EA, así como su rol en este tipo de eventos, realmente exigentes en cuanto a esfuerzo humano y material, que permiten al público en general y al aficionado en particular conocer aspectos del mundo de la aviación.

Exhibiciones de estas características con cazas de última generación, patrullas acrobáticas y aviones históricos sirven para reforzar en los asistentes los valores aeronáuticos, militares y deportivos, al tiempo que actúan como valiosa fuente inspiradora de vocaciones, potencian la economía local y refuerzan el turismo provincial, nacional e internacional. Veremos que nos depara la edición de 2018. •

NOTAS

¹Patrulla conformada por tres aeronaves con base en el aeropuerto de Colmar Housen (Alsacia, Francia), sobre la base de un diseño en configuración canard que lo hace especialmente llamativo. Aunque inicialmente la idea era el vuelo acrobático en solitario, con el tiempo se creó la patrulla REVA, con más de 20 años de experiencia en la actualidad.

http://patrouille.reva.pagesperso-orange.fr/index_ACCUEIL.htm

²<http://aerosparx.com>

³Creada en 2011 por miembros del Aeroclub de Huelva en homenaje al vuelo del mismo nombre en 1926, cuenta con aeronaves Tecnan, Zeanir y Asso.